



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Helikopters AS 350 B Ecureuil HB-XLY

Helitrans Pilatus AG

vom 20. Juni 1981

an der Ostseite des Giswilerstocks/OW

RESUME

L'hélicoptère atterrit avec quatre personnes à proximité du Giswilerstock, sur lequel une croix doit être installée. Les aides quittent l'appareil dont la queue surplombe la pente. Alors que le pilote décolle pour aller chercher la croix dans la vallée, le rotor anticouple touche le sol et l'hélicoptère commence à vibrer. Le pilote parvient néanmoins à poser celui-ci sur un champ de neige situé 250 m en contrebas.

CAUSE

Rotor anticouple endommagé, les pales ayant heurté le sol.

Die Voruntersuchung wurde von Willy Lehnherr geleitet und mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 17. Juni 1982 an den Kommissionspräsidenten am 14. Juli 1982 abgeschlossen.

DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IST NICHT GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG UND DER UNTERSUCHUNGSBERICHTE (ARTIKEL 2 ABSATZ 2 VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN VOM 20. AUGUST 1980)

LUFTFAHRZEUG Helikopter AS 350 B Ecureuil HB-XLY

HALTER) Helitrans Pilatus AG, Emmenbrücke LU

EIGENTUEMER

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1955

AUSWEIS für Berufspiloten (Kat. Hubschrauber)

FLUGSTUNDEN

	INSGESAMT 1083	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 99
	MIT DEM UNFALLMUSTER 71	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 71

ORT Schafnase (Giswilerstock) OW

KOORDINATEN Endlage 651.312/184.950 **HOEHE ü/M** 1765 m

DATUM UND ZEIT 20. Juni 1981 um 1839 Uhr Lokalzeit (GMT + 2)

BETRIEBSART Gewerbsmässig (aerial work)

FLUGPHASE Schwebeflug

UNFALLART Bodenberührung mit Heckrotor

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT	-	-	-
ERHEBLICH VERLETZT	-	-	-
LEICHT ODER NICHT VERLETZT	1	-	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Heckrotor und -konus

SACHSCHADEN DRITTER ---

FLUGVERLAUF

Am Samstag, den 20. Juni 1981, erhielt der Pilot den Auftrag, ein Bergkreuz von Giswil/OW auf die "Schafnase", Punkt 2011.1 des Giswilerstockes zu transportieren.

Um 18.30 Uhr startete er mit dem Helikopter HB-XLY und flog in südwestlicher Richtung dem Giswilerstock entlang zum Punkt 2011.1. An Bord befanden sich vier Helfer. Unmittelbar neben der Stelle, wo das Kreuz montiert werden sollte, fand der Pilot einen für die Landung geeigneten Platz. Er flog diesen von Nordwesten her an. Nach der Landung befand sich das Heck frei über dem Hang. Nachdem die Helfer ausgestiegen waren, beabsichtigte der Pilot wieder zu starten, um das 280 kg schwere Kreuz zu holen. Während des Abhebens wurde die vordere linke Kabinentüre durch einen Helfer nochmals kurz geöffnet und geschlossen, um eine heraushängende Anschnallgurte zu versorgen. In diesem Moment verspürte der Pilot einen Schlag, den er vom Heck herkommend diagnostizierte. Gleichzeitig begann der Helikopter stark zu vibrieren. Dem Piloten gelang es in der Folge nicht, den Helikopter wieder auf dem Grat der Schafnase zu landen. In den Sinkflug übergehend vermochte er den sich schüttelnden Helikopter auf einem etwa 250 m tiefer gelegenen, leicht abfallenden Schneefeld auf der Ostseite des Giswilerstockes mit geringer Vorwärtsgeschwindigkeit um 18.39 Uhr aufzusetzen.

BEFUNDE

- Der Pilot war im Besitz eines gültigen Führerausweises für Berufspiloten mit der Erweiterung für Landungen im Gebirge.
- Das Unfallmuster war in seinem Führerausweis eingetragen.
- Hinweise auf gesundheitliche Störungen des Piloten, die das Unfallgeschehen hätten beeinflussen können, sind nicht vorhanden.
- Für den Helikopter lag eine gültige Verkehrsbewilligung für den gewerbsmässigen Einsatz vor.
- Die Uebernahmeprüfung des Helikopters durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt fand am 9. April 1981 statt.
- Total Betriebsstunden des Helikopters: Zelle 78 Stunden, Gasturbine 84:35 Stunden.
- Gewicht und Schwerpunkt befanden sich im zulässigen Bereich.
- Der Heckkonus des Helikopters war abgebrochen (siehe Beilage).
- Beide Heckrotorblätter waren an den Blattenden beschädigt (siehe Beilage).
- Die vier Montagebolzen des Heckrotorgetriebes waren zum

Teil lose, bzw. weggebrochen und deren Auflagen stark angeschuert.

- Die Untersuchung der beschädigten Teile ergab keine Anhaltspunkte für relevante vorbestandene technische Mängel.
- Wetter am Unfallort zur Unfallzeit gemäss Angaben der Meteorologischen Anstalt in Zürich:

Wolken: 6-8/8 Sc, Basis um 2200 m/M

Sicht: mehr als 10 km

Wind: aus W um 10 kt, Böen bis 20 kt

Temp./Tpkt: 02°C/01°C

Luftdruck: 1019 mbar QNH

Sonnenstand: Azimut 277°, Elevation 025°

BEURTEILUNG

- Die Heckrotorblätter haben während des Abhebens offensichtlich den Boden berührt.
- Möglicherweise haben Böen, die Spitzenwerte bis 20 kt aufwiesen, zum Unfall beigetragen.
- Die Frage, ob das für den Piloten überraschende Öffnen der linken vorderen Kabinentüre während des Abhebens zum Unfall beigetragen hatte, ist nicht auszuschliessen.

URSACHE

Heckrotorbeschädigung infolge Bodenberührung der Blätter beim Start.

Bern, den 3. September 1982

sig. Dr. Th. Kaeslin
sig. J.-P. Weibel
sig. F. Dubs
sig. Ch. Lanfranchi
sig. Dr. Ch. Ott

